

Guérir la ville : entretien avec Richard Rogers

Stéphane Sadoux ¹

Ce texte a été publié dans la revue *Urbanisme*, n°372, mai-juin 2010

Vous avez eu une influence considérable sur les théories et les pratiques de l'architecture et de l'urbanisme au travers de votre livre « Des villes pour une petite planète », et en tant que Président de l'Urban Task Force. De votre point de vue, quels ont été les changements les plus significatifs dans la manière de penser, de gérer et de concevoir les villes au cours des dernières décennies ?

De mon point de vue, le changement le plus important concerne le fait qu'au lieu de construire des villes à la campagne ou de ramener la campagne dans la ville, nous pensons aujourd'hui qu'il faut renforcer les villes existantes. Notre projet pour le Grand Paris s'intitulait «Paris sur Paris», en d'autres termes l'utilisation des friches urbaines, la densification et l'intensification des quartiers existants autour de nœuds de transport. Cela constitue un changement majeur. Une grande partie des travaux de Le Corbusier, de Wright – les grands maîtres – consistaient à fuir les villes. Aujourd'hui, nous refusons cette approche et affirmons qu'il faut *réparer* nos villes car elles représentent la seule forme durable de développement. Autrement dit, la ville compacte.

Un autre grand changement concerne le rôle du *public*, et par delà des espaces publics. Il s'agit d'atteindre un meilleur équilibre entre les populations, les espaces publics et l'automobile – cette dernière ayant dominé le vingtième siècle. Aujourd'hui, nous pensons que c'est aux *personnes* de dominer : il y a plus de gens que d'automobiles. Les espaces publics doivent donc intégrer d'autres modes de transport (en commun, par cycle...) et ne plus simplement être dominé par des routes, des autoroutes et par l'automobile. Les transports en commun représentent donc une des clés de ce débat. Mais la liste des facteurs à prendre compte est

¹ Laboratoire Cultures Constructives, Unité de Recherche Architecture, Environnement et Cultures Constructives, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble

longue ! Il s'agit en fait d'*environmental sustainability* qui, d'une certaine manière, reprend et inclut les idées que je viens d'exposer dans le but de répondre aux enjeux du changement climatique – le problème le plus important auquel nous sommes aujourd'hui confrontés.

Pensez vous que ces tendances ont modifié les relations entre les différents professionnels de la ville – architectes, urbanistes, urban designers ?

(Rires) Je l'espère... Mais je reste assez critique, notamment pour ce qui est de la Grande-Bretagne et la manière dont les professions y sont compartimentées. Je crois que si nous acceptons le lien entre un espace physique et espace social – en d'autres termes, le fait que nous pouvons brutaliser ou humaniser la qualité de vie des personnes qui y vivent, nous devons appréhender l'espace physique dans toutes ses dimensions. Il s'agit aujourd'hui de guérir la ville comme on guérirait un corps humain. Les différentes professions doivent collaborer – les architectes avec les paysagistes, avec les ingénieurs, avec les sociologues et tout particulièrement avec les urbanistes.

Je suis aujourd'hui en faveur d'un cursus de formation similaire à ce qui se fait dans le domaine de la médecine, à savoir une formation générale commune (avec, dans le cas qui nous intéresse, l'accent mis sur l'approche tridimensionnelle) puis des spécialisations dans les différents métiers de la ville. Cela pour ne plus avoir des architectes qui ne connaissent rien aux règles d'occupation des sols ou qui n'ont qu'une connaissance limitée des dimensions sociologiques de l'environnement urbain, ou encore des urbanistes qui ne savent pas réfléchir en trois dimensions. Toutes ces disciplines et compétences doivent être réunies si nous voulons traiter l'environnement de manière sérieuse et efficace. Je parle ici d'*environmental design*.

Différents documents publiés par la Commission for Architecture and the Built Environment dans le domaine de l'urbain parlent de la valeur générée par l'architecture et l'urban design. Pensez-vous que l'Urban Renaissance soit parvenue à éviter une régénération exclusive ?

Je ne pense pas que les travaux menés par l'Urban Task Force ont eu cet effet. L'architecture était bien entendu une dimension importante de notre approche, mais nous avons réfléchi de manière globale, en intégrant par exemple les questions sociologiques, celles liées au transport etc. Il me semble que l'Espagne a également su travailler de cette manière – en démontrant les projets réalisés à Barcelone.

Vous savez, il existe en Grande-Bretagne une longue tradition issue des cités jardins imaginées par Ebenezer Howard et perpétuée par la Town and Country Planning Association, une organisation très

intéressante, même si je ne suis pas toujours en accord avec leur manière de penser. Elle représente un fantastique pôle de recherche et publie une revue de très grande qualité. Son influence a toujours été très grande, notamment dans la programmation des villes nouvelles de l'après guerre. Je dirai d'ailleurs que ce sont sans doute celles que nous avons le mieux réussi, notamment parce qu'à contrario de certaines villes nouvelles française, les *new towns* ont été implantées suffisamment loin des métropoles, évitant ainsi qu'elles ne deviennent des banlieues dortoir. Je précise qu'il ne s'agit en aucun cas de décréter que mon pays a fait mieux qu'un autre, mais plutôt d'attirer l'attention sur un facteur bien précis. Les réflexions autour du Grand Paris démontrent de mon point de vue cette nécessité d'approcher la ville et le territoire de manière globale. Il en va donc de même pour la régénération urbaine. Bien entendu, l'architecture a un rôle important à jouer – il y aura sans doute toujours des architectes, mais il est essentiel d'intégrer d'autres dimension aux réflexion – qu'elles soient d'ordre économique, politique ou autre. Un important changement par rapport à celles de Le Corbusier, mais encore une fois, je ne le critique en aucun cas, il s'exprimait à une autre époque.

Vous semblez en définitive être en faveur de l'architecture moderne et, plus généralement, contemporaine, mais d'un urbanisme ou d'une morphologie urbaine plus traditionnelle...

(Rires) Vous savez, les premières villes sont apparues il y a près de 6000 ans, et la plupart des principes qui ont guidé leur développement n'ont pas changé. Les villes sont des lieux de rencontre pour les populations. Personne n'a jamais prétendu le contraire. Il faut donc des espaces publics. Les besoins sont ensuite fonction du climat, mais restent similaires d'un lieu à un autre, par exemple, se protéger du soleil ou au contraire, chercher à s'y exposer. Nos besoins fondamentaux n'ont donc pas vraiment évolué : ce sont les techniques que nous utilisons pour y répondre qui ont évolué. L'internet a par exemple bouleversé le monde : vous pouvez aujourd'hui savoir ce qui se passe au Pôle Nord. Les progrès technologiques nous ont donc permis de faire un pas en avant, je ne suis pas certain que les « bases » aient changé. La crise énergétique a notamment démontré que la question clé concerne la *manière* dont nous utilisons la technologie. Car son influence peut être positive ou négative. Elle est à portée de main et je trouve cet accès à l'information très excitant. Pour en revenir à l'urbanisme, il existe à travers le monde de nombreux différents types d'espaces publics. Il me semble que notre rôle consiste à renforcer ces espaces en nous basant sur ce qui a toujours fonctionné, mais en faisant appel à des outils dont l'apparition est plus récente, et qui peuvent nous aider à réfléchir.

Vous avez récemment exposé votre point de vue sur les suburbs, en affirmant notamment qu'il nous faut cesser de les considérer comme une entité séparée de la ville. Vous avez également souligné que la question des transports est cruciale, mais que la qualité des espaces publics dans ces zones périphériques est tout aussi importante. Pouvez-vous citer un exemple de projet à succès dans un suburb ?

Il me semble que les projets réalisés à Ealing en sont un. La question des *suburbs* revient encore une fois à celle du renforcement de ce qui est bien souvent déjà présent. Le transport doit donc rentrer dans cette logique. Si vous n'encouragez pas l'utilisation des transports en commun, l'automobile continuera à dominer. Si les densités sont inférieures à 40 ou 50 logements à l'hectare, une ligne de bus ne sera pas rentable – c'est une réalité économique. D'où l'idée de *renforcer* les *suburbs* et de densifier.

Je pense également que les automobiles telles que nous les connaissons n'ont pas plus de vingt ou trente années à vivre. Nous allons être témoins d'un immense changement. Les moteurs alimentés par des produits dérivés du pétrole disparaîtront et les automobiles seront à l'avenir beaucoup plus efficaces et plus petites. Nous voyons aujourd'hui les problèmes engendrés par l'ère de l'automobile. Je reviens d'un voyage en Chine et ai pu constater que dans de nombreuses villes, une grande partie de la population utilise des *scooters* – qui *doivent* être électriques ! L'énergie consommée dans deux des villes que j'ai pu visiter, à savoir Tangu et Ningbo, est produite grâce à des énergies renouvelables. Nous sommes donc témoins de changements, notamment en matière de réglementation, qui poussent à remettre en question l'utilisation du pétrole et des technologies qui lui sont associées au profit d'autres sources d'énergie et notamment l'électricité. Nous devons éviter de penser que l'automobile sera là pour toujours. Je suis prêt à parier qu'il n'y aura plus une voiture dans cent ans, mais je ne serai plus là pour le prouver ! (rires).

Propos recueillis par :

Stéphane Sadoux,

Enseignant à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble, Chercheur au Laboratoire Cultures Constructives, Unité Architecture, Environnement et Cultures Constructives

Diplômé en urbanisme de l'Université de Newcastle (GB), Docteur en Urbanisme de l'Université de Grenoble.

A exercé auprès de la Town and Country Planning Association.